



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по железнодорожному транспорту****Семьдесят третья сессия**

Женева, 25–27 ноября 2019 года

Пункт 12 предварительной повестки дня

Производительность на железнодорожном транспорте**Показатели производительности на железнодорожном
транспорте за 2019 год****Записка секретариата*****I. Справочная информация**

1. На семьдесят второй сессии Рабочей группы по железнодорожному транспорту участники просили секретариат разослать пересмотренный вопросник по производительности железнодорожного транспорта. Этот вопросник был направлен государствам-членам в 2019 году. От государств-членов поступило в общей сложности семь ответов.
2. Учитывая ограниченное число полученных ответов, секретариат при анализе использовал эту информацию в увязке с данными, взятыми из находящейся в открытом доступе статистической базы данных «RAILISA» МСЖД. Для целей настоящего анализа использовалась только та информация, которую можно было легко идентифицировать. Например, некоторые показатели требуют разбивки данных по пассажирам и по грузам, которая не всегда доступна для имеющихся данных МСЖД. Поэтому для индивидуальных показателей использовались только данные по тем странам, где такая разбивка возможна и актуальна (в дополнение к ответам на вопросник).
3. Приведенные данные в целом относятся к 2018 году; там, где данные за 2018 год недоступны, стоит пометка звездочка и используются наиболее свежие имеющиеся данные. В случае если какой-либо показатель демонстрировал существенное отклонение по сравнению со всеми остальными, на диаграмме он показан другим цветом.

* Настоящий документ был представлен после истечения стандартного предельного срока вследствие консультаций с государством-членом и ввиду обстоятельств, не зависящих от секретариата.



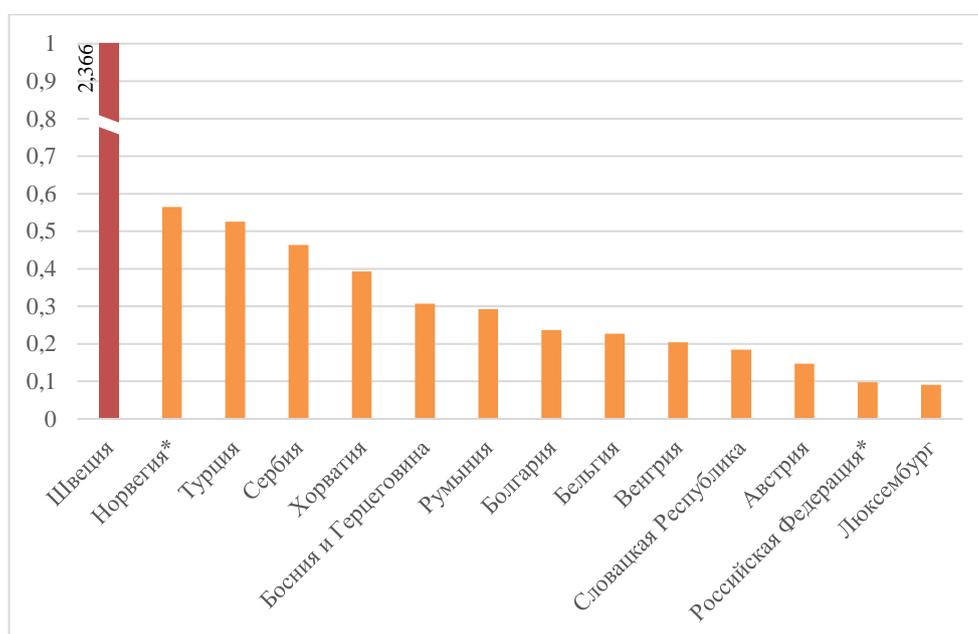
4. Собранные данные были проанализированы и отформатированы таким образом, чтобы по возможности избежать видимых отклонений либо их скорректировать. Однако в тех случаях, где это привело бы к неестественному изменению данных, корректировка не применялась и значения оставлены без изменений. Если причина отклонения в значениях не очевидна, эти значения сохранены, а ниже даны необходимые пояснения.

II. Резюме результатов

5. Приведенные ниже рисунки и описания к ним отражают результаты, полученные в соответствии с индивидуальными показателями производительности, и снабжены кратким обзором по каждому из полученных результатов.

Рис. I

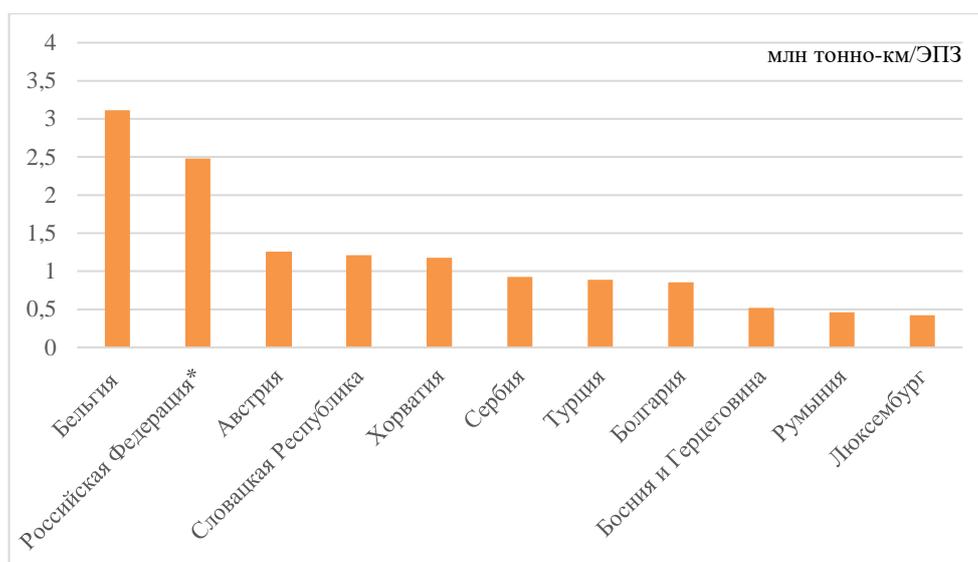
Производительность труда (высокоскоростной и обычный пассажирский железнодорожный транспорт)



6. Производительность труда на высокоскоростных и обычных пассажирских железных дорогах рассчитывали путем деления количества километров используемой сети высокоскоростных и обычных железных дорог на общее количество сотрудников (измеряется в эквивалентах полной занятости – ЭПЗ), работающих на железнодорожных предприятиях, плюс управляющий(ие) инфраструктурой.

7. Здесь выделяется Швеция, где производительность труда составляет 2,366 км/ЭПЗ, что значительно превышает все другие сети, по которым доступна информация, а наименьшее значение отмечено в Люксембурге.

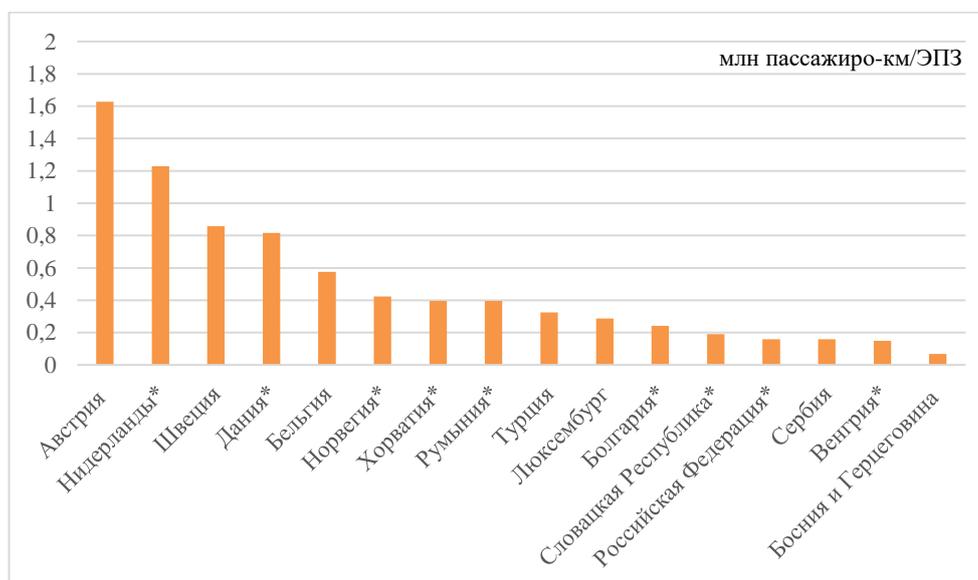
Рис. II

Показатель производительности труда (грузовой железнодорожный транспорт)

8. Показатель производительности труда для грузового железнодорожного транспорта рассчитывали путем деления чистого значения перевезенных грузовыми поездами грузов в тонно-км на общее количество сотрудников только грузовых железнодорожных предприятий.

9. В этой категории лидером является Бельгия с общим соотношением в 3,112 млн тонно-км/ЭПЗ, за которой следует Российская Федерация, а самые низкие показатели зафиксированы в Румынии и Люксембурге.

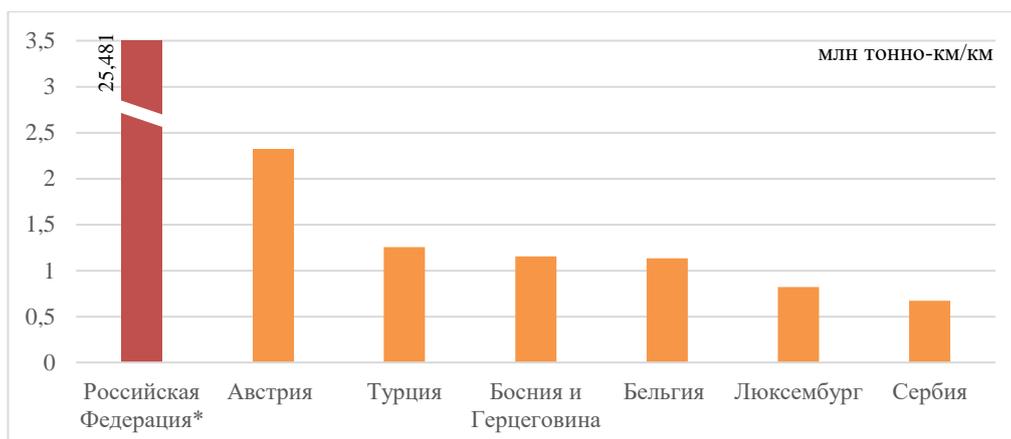
Рис. III

Показатель производительности труда (пассажирский железнодорожный транспорт, высокоскоростные и обычные железнодорожные линии)

10. Показатель производительности труда для пассажирских перевозок рассчитывался путем деления количества пассажиров, перевезенных по высокоскоростным и обычным железнодорожным линиям, в пассажиро-км на общее число сотрудников только пассажирских железнодорожных предприятий.

11. Здесь доминируют Австрия и страны Северной Европы, показатели которых находятся в диапазоне от 0,5 до 1,5 млн пассажиро-км/ЭПЗ, а самые низкие значения отмечены в Венгрии и Боснии и Герцеговине.

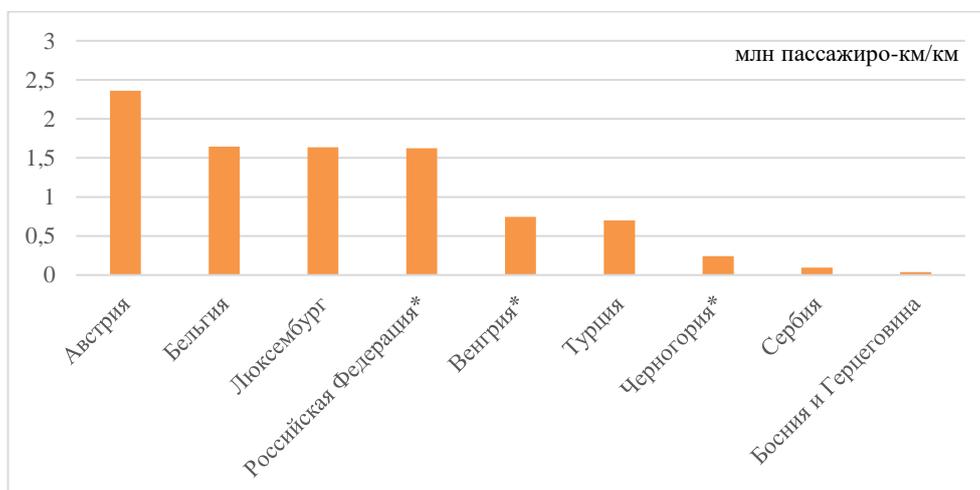
Рис. IV

Показатель производительности грузового железнодорожного транспорта

12. Показатель производительности на грузовом транспорте рассчитывался путем деления чистого количества грузов, перевезенных грузовыми поездами, в тонно-км на общее количество километров используемой сети.

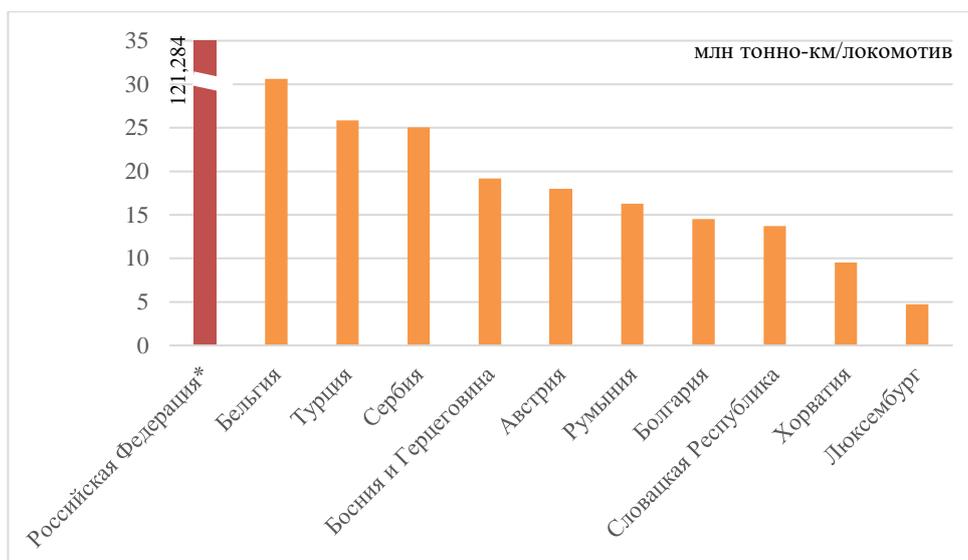
13. По этому показателю существенное превосходство над всеми остальными странами демонстрирует Российская Федерация. Следующий за ней высокий показатель показывает Австрия, тогда как все остальные страны имеют более низкие значения.

Рис. V

Производительность пассажирского транспорта (высокоскоростные – обычные железнодорожные линии)

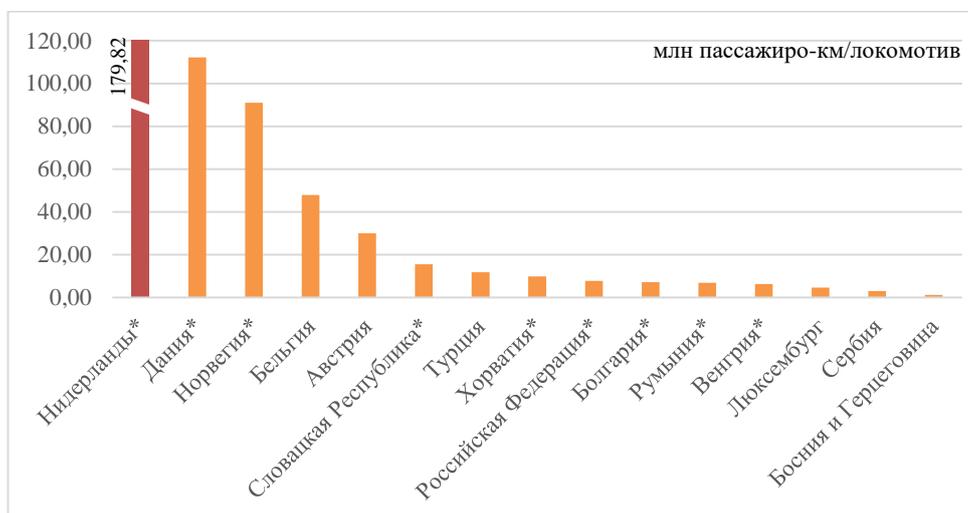
14. Производительность пассажирского транспорта на высокоскоростных и обычных железнодорожных линиях измерялась путем деления количества пассажиров, перевезенных обычными и высокоскоростными поездами, в пассажиро-км на общее количество километров используемой сети. Самый высокий показатель отмечен в Австрии, а самый низкий – в Боснии и Герцеговине.

Рис. VI

Производительность локомотивного парка (грузовой транспорт)

15. Показатель производительности локомотивного парка для грузовых перевозок рассчитывали путем деления чистого количества грузов, перевезенных грузовыми поездами, в тонно-км на общее количество локомотивов, используемых для грузовых перевозок. В ходе данного анализа общий показатель Российской Федерации продемонстрировал весьма существенное превосходство, в четыре раза превысив следующий за ним показатель Бельгии. Самый низкий результат отмечен в Люксембурге.

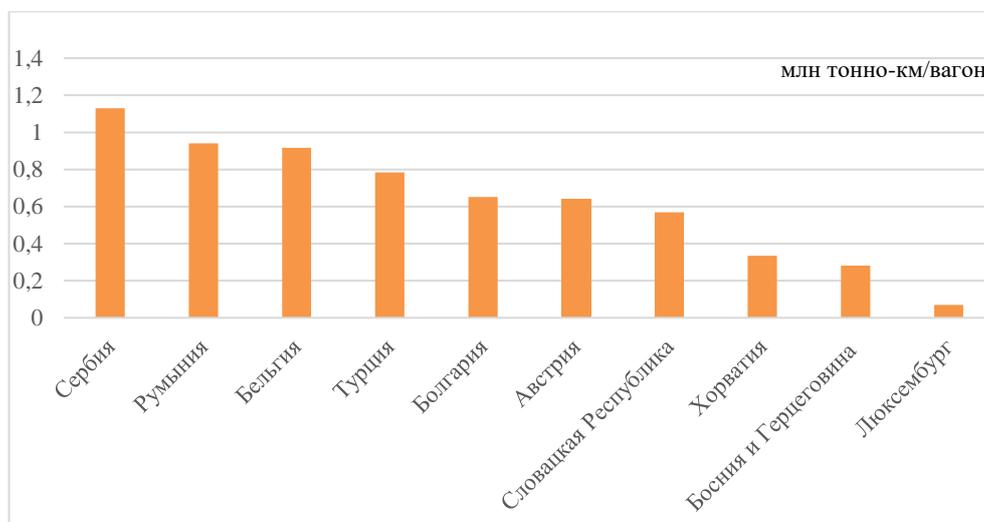
Рис. VII

Производительность пассажирского локомотивного парка

16. Показатель производительности локомотивного парка для пассажирских перевозок по высокоскоростным и обычным железнодорожным линиям рассчитывали путем деления количества пассажиров, перевезенных обычными и высокоскоростными поездами, в пассажиро-км на общее количество локомотивов, используемых для пассажирских перевозок. Это значение не учитывает электропоезда и дизель-поезда.

17. Здесь существенное лидерство демонстрируют Нидерланды, где этот показатель более чем на 50% превышает следующий за ним показатель Бельгии и почти в два раза – находящийся на третьем месте показатель Норвегии. Все остальные страны имеют значительно более низкие показатели.

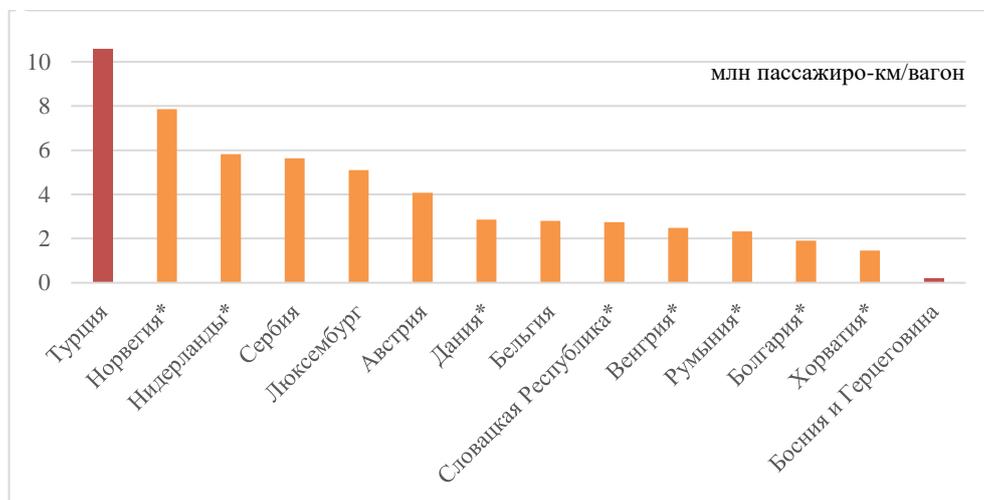
Рис. VIII
Производительность вагонного парка (грузовой транспорт)



18. Показатель производительности грузового вагонного парка рассчитывали путем деления чистого количества грузов, перевезенных грузовыми поездами, в тонно-км на общее количество вагонов, используемых для грузовых перевозок.

19. В этой категории первое место занимает Сербия, что говорит о том, что ее грузовые вагоны используются чаще всего по сравнению с другими странами, фигурирующими в анализе. Самый низкий показатель в данной категории зафиксирован в Люксембурге.

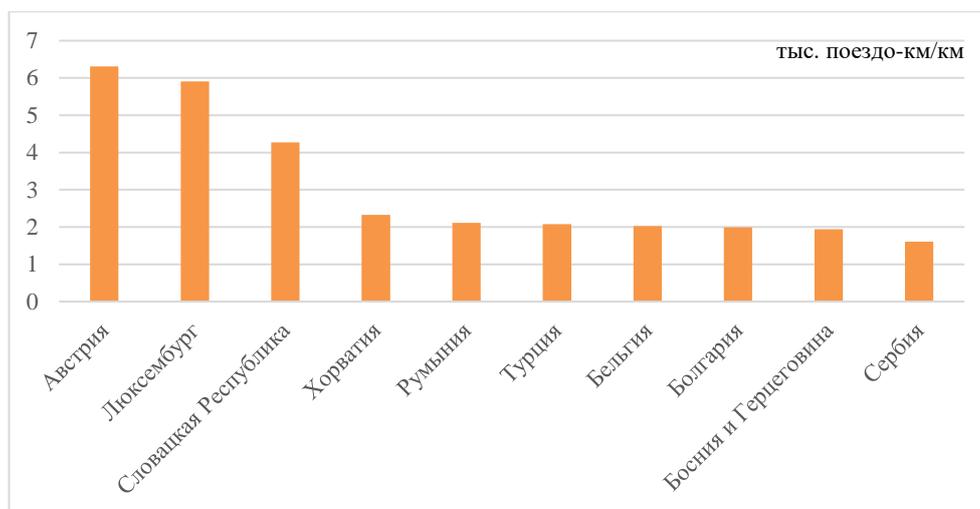
Рис. IX
Производительность пассажирского вагонного парка



20. Производительность пассажирского вагонного парка на высокоскоростных и обычных железнодорожных линиях рассчитывалась путем деления количества пассажиров, перевезенных обычными и высокоскоростными поездами, в пассажиро-км на общее количество пассажирских вагонов.

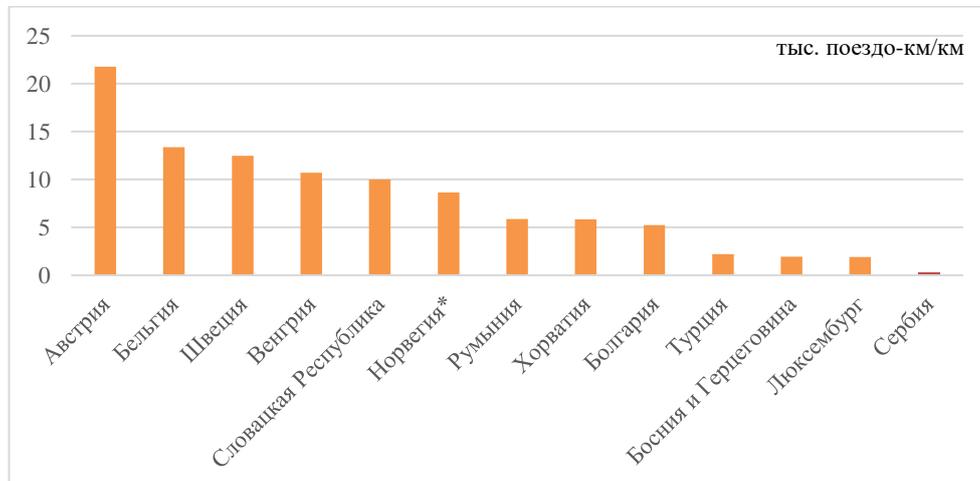
21. Здесь в качестве явного лидера выделяется Турция с показателем 10,6 млн пассажиро-км/вагон, что обусловлено как весьма высокими объемами пассажирских перевозок, так и малым количеством используемых пассажирских вагонов. Высокий показатель Норвегии также, вероятно, обусловлен малым количеством используемых пассажирских вагонов. На другом конце спектра находится Босния и Герцеговина, которая является явным аутсайдером в этом анализе.

Рис. X
Производительность линий (грузовой транспорт)



22. Производительность линий грузового транспорта рассчитывалась путем деления общего количества грузовых поездов в км на общее количество километров используемой сети. Как видно из рис. выше, явное преимущество перед другими странами имеют Австрия, Люксембург и Словацкая Республика, причем первые две страны демонстрируют существенно более высокие показатели по сравнению с остальными.

Рис. XI
Производительность линий (пассажирский транспорт: высокоскоростные – обычные железнодорожные линии)



23. Производительность пассажирских высокоскоростных и обычных железнодорожных линий рассчитывали путем деления общего количества пассажирских поездов в км на общее количество километров используемой сети.

24. Здесь лидирует Австрия с показателем 21,8 тыс. поездо-км/км, за ней следуют Бельгия и Швеция с показателями ниже 15. Турция, Босния и Люксембург имеют очень низкие показатели – в среднем около 2. Сербия же, по-видимому, является аутсайдером, показывая минимальное значение 0,2 тыс. поездо-км/км.

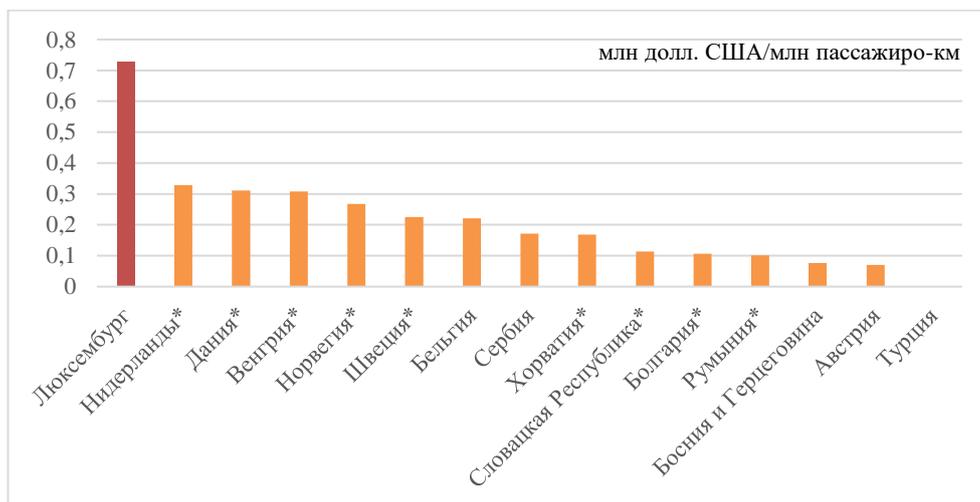
Рис. XII

Эффективность оказания услуг (грузовой транспорт)

25. Эффективность оказания услуг для грузового транспорта рассчитывалась путем деления годового оборота грузовых железнодорожных предприятий на чистое количество перевезенных грузов в тонно-км. По возможности использовались данные, полученные непосредственно из ответов на вопросник ЕЭК ООН, которые выражены в млн долл. США. Там, где четкие ответы отсутствовали, использовались данные, выраженные в млн национальных денежных единиц, которые затем переводились в соответствии со средним обменным курсом за август 2019 года.

26. Австрия является единственной страной, которая продемонстрировала значение выше 0,05. Значения Словацкой Республики, Хорватии и Сербии находятся в диапазоне от 0,045 до 0,035 млн долл. США на млн тонно-км. Босния и Болгария имеют значения 0,029 и 0,022 млн долл. США на млн тонно-км соответственно.

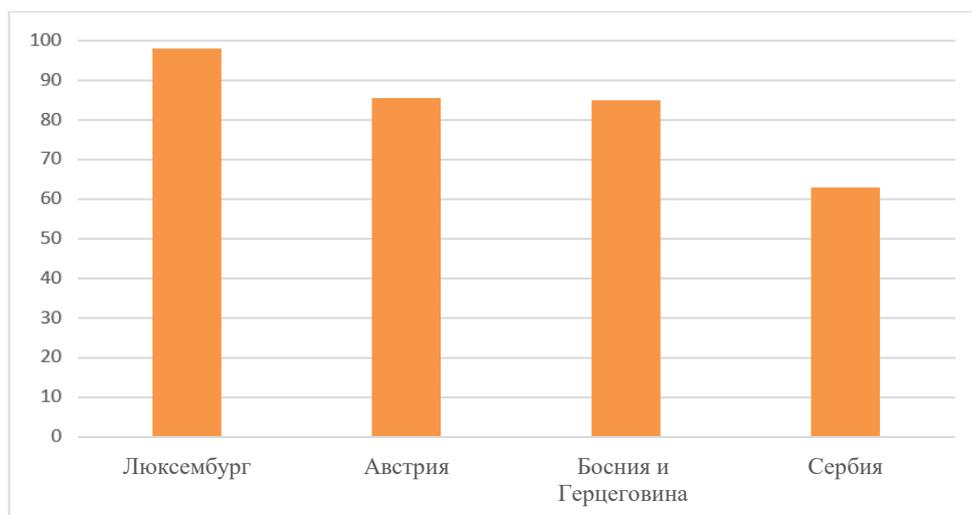
Рис. XIII

Эффективность оказания услуг (пассажирский транспорт: обычные и высокоскоростные железнодорожные линии)

27. Эффективность оказания услуг для пассажирских перевозок по обычным и высокоскоростным линиям рассчитывалась путем деления годового оборота пассажирских железнодорожных предприятий на количество перевезенных пассажиров в пассажиро-км.

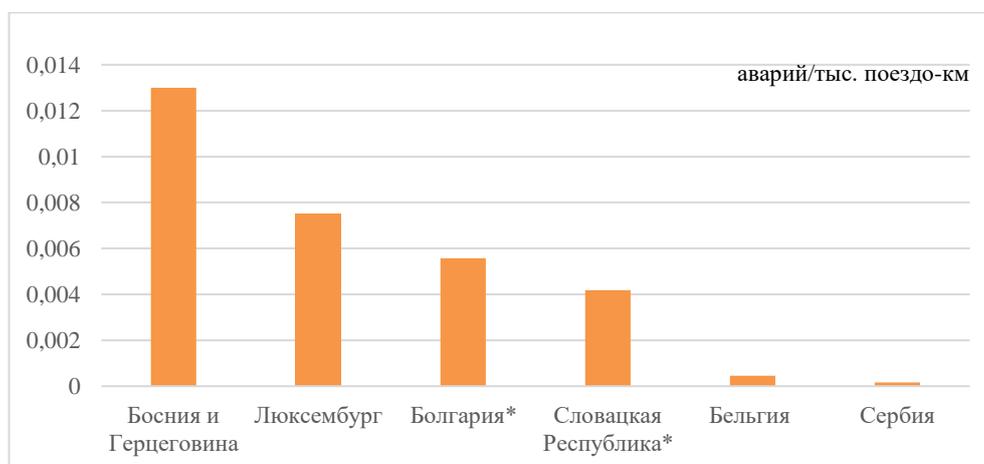
28. В данном случае, возможно, выделяется Люксембург, где этот показатель более чем в два раза превосходит показатели других включенных в анализ государств-членов. Вероятно, это связано с тем, что при относительно небольшом количестве перевезенных пассажиров у предприятий отмечается высокий годовой оборот. Очевидно также, что явным аутсайдером является Турция, где этот показатель стремится к нулю.

Рис. XIV

Качество услуг (процентная доля поездов, опаздывающих менее чем на 15 минут)

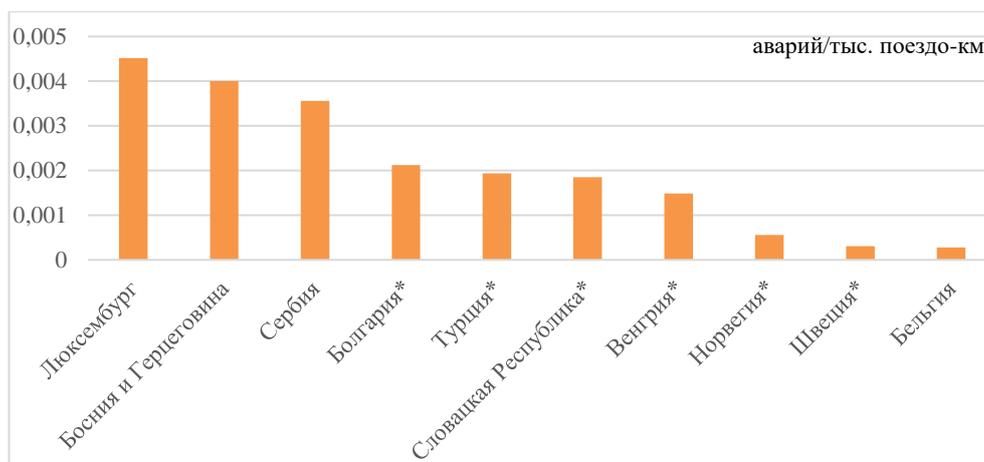
29. Качество услуг в плане опозданий пассажирского транспорта рассчитывалось как процентная доля пассажирских поездов, прибывающих с опозданием менее 15 минут. По этому показателю данные представили лишь небольшое число стран, причем наилучшие результаты показал Люксембург, где 98% поездов прибывают с опозданием менее 15 минут; другие страны также продемонстрировали высокие показатели.

Рис. XV

Безопасность (грузовой транспорт)

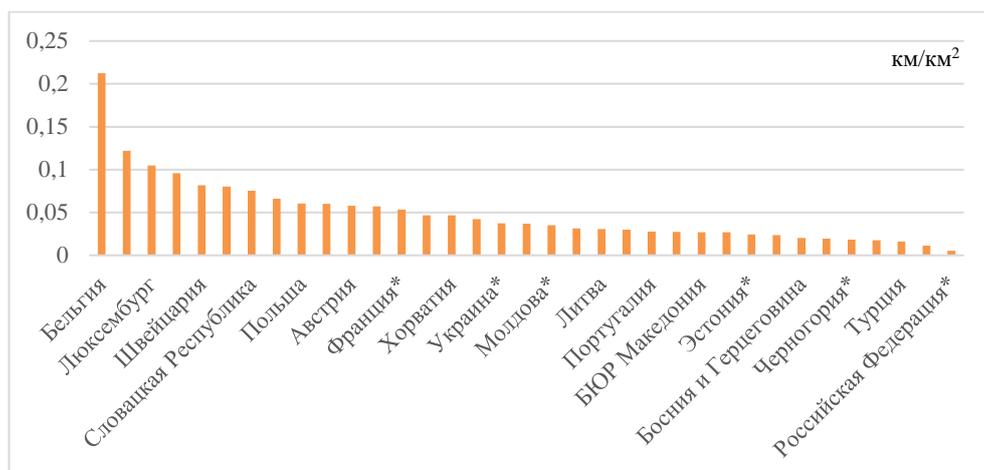
30. Безопасность грузового транспорта рассчитывалась путем деления общего количества аварий грузовых поездов на общее количество километров пути, пройденного грузовыми поездами. Здесь наибольшее значение отмечено у Боснии и Герцеговины – 0,13 аварий на тыс. поездо-км, а самые низкие значения – у Бельгии и Сербии – 0,00045 и 0,00016 соответственно.

Рис. XVI
Безопасность (пассажирский транспорт)



31. Безопасность пассажирского транспорта рассчитывалась путем деления количества аварий пассажирских поездов на общее количество километров пути, пройденных пассажирскими поездами. Здесь самые высокие значения показывают Люксембург, Босния и Герцеговина и Сербия, а скандинавские страны и Бельгия демонстрируют значения существенно ниже 0,001 аварии на тыс. поездо-км.

Рис. XVII
Доступность и плотность сети



32. Коэффициент доступности и плотности сети определялся путем деления общей протяженности сети на общую площадь территории страны в кв. км. Наибольший коэффициент демонстрирует Бельгия, которая имеет весьма разветвленную сеть железных дорог при относительно небольшой площади территории. Это справедливо также для Люксембурга и Швейцарии. На другом конце спектра, очевидно, расположены страны с гораздо меньшей плотностью населения.

III. Последующие шаги

33. Рабочая группа, возможно, пожелает обсудить информацию, представленную в настоящем документе, и рассмотреть вопрос о том, какие последующие шаги необходимо предпринять в этой области.